

## **Utlåtande 2016:204 RVII (Dnr 106-1863/2015)**

### **Laddstolpar för elcyklar**

Motion (2015:82) av Bo Arkelsten (M)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2015:82) av Bo Arkelsten om laddstolpar för elcyklar anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Bo Arkelsten (M) föreslår i en motion att kommunfullmäktige ger trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB i uppdrag att bygga laddstationer för elcyklar på lämpliga platser i Stockholm. Ett ökat antal laddstationer förväntas medföra en ökning av den miljövänliga cykeltrafiken. Laddstationerna föreslås inrättas i stadens anläggningar.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Cykelfrämjandet.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur vidareremitterat remissen till Stockholms Stads Parkerings AB. Cykelfrämjandet har ej besvarat remissen.

*Stadsledningskontoret* bedömer att behovet av att ladda elcyklar på dagtid är begränsat och med hänsyn tagen till stöldrisken är det sannolikt inte ekonomiskt försvarbart att anlägga laddstationer utomhus för publik laddning.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* menar att då elcykeln fungerar även med urladdat batteri är behovet av laddmöjligheter i gatumiljö mindre för elcyklar än för elbilar. Nämnden menar också att det är tveksamt hur många som faktiskt vill lämna sin elcykel på laddning under natten utomhus i Stockholm.

*Trafiknämnden* menar att behovet av laddmöjligheter i gatumiljö är mindre för elcyklar än för elbilar eftersom elcyklar har ofta löstagbara batterier som man tar med sig och laddar i ett vanligt jordat uttag.

*Stockholms Stadshus AB* anser att trafiknämnden bör utreda hur stöld av de löstagbara batterierna kan förebyggas innan laddningsmöjligheter på offentliga cykelplatser byggs.

## Mina synpunkter

Jag instämmer i att Stockholm ska satsa på cykelinfrastruktur i bred mening. Stockholm ska bli en ledande cykelstad och Stockholms stad satsar rejält på att göra det enklare och säkrare att cykla. Som även påpekas i motionen genomförs omfattande investeringar i cykelvägnätet för att göra det lättare att cykelpendla och för att fler ska välja att ta cykeln. Staden bygger även ut antalet säkra cykelparkeringsplatser både i befintliga och i nya områden.

Det pågår ett arbete med att etablera fler laddmöjligheter för elbilar i gatumiljö. När det gäller elcyklar har dessa ofta löstagbara batterier som ägaren enkelt tar med sig in och laddar med vanligt jordat uttag, till exempel i bostaden eller på arbetsplatsen. En annan aspekt som sannolikt bidrar till lägre efterfrågan på laddstolpar är stöldrisken. Elcyklar är förhållandevis dyra cyklar och det är tveksamt hur många som vill lämna sin elcykel på laddning utomhus.

Staden ska se till att cykelgarage som byggs framöver har elladdningsmöjligheter. Detta gäller exempelvis cykelgaraget på Odenplan och ett framtida cykelgarage på Centralen och andra platser. Trafikkontoret kommer att se över möjligheten att installera elladdningsmöjligheter i Älvsjö resecentrum.

Stockholms Stads Parkerings AB bedriver ett aktivt arbete för att utveckla nya cykelparkeringar och pröva medborgarnas betalningsvilja för detta, samt hitta smarta betalningslösningar för anläggningarna. Bolaget har enligt gällande ägardirektiv utarbetat en plan för utbyggnad av cykelparkeringsmöjligheter både på tomtmark och i bolagets anläggningar.

Avsikten är att hantera frågan om laddning av elcyklar på samma sätt som för el- och hybridbilar, det vill säga genom att befintliga och nya kunder kontaktar bolagets kundtjänst med en förfrågan om laddningsmöjlighet. Bolaget installerar därefter laddning till den plats som kunden hyr.

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2015:85) av Bo Arkelsten (M) om laddstolpar för elcyklar bifalls.
2. Därutöver anføres följande.

Elcyklar är på frammarsch i Stockholms stad, vilket är positivt. Elcykeln är ett kapacitetsstarkt trafikslag som fungerar som ett komplement till den vanliga cykeln och således kan bidra till att cyklandet ökar ytterligare. Mot bakgrund av att samtliga partier är eniga om att detta är ett prioriterat mål för att öka framkomligheten i staden bör det också finnas en samstämmighet om vikten av att underlätta för elcyklarnas framkomlighet.

För att skapa bra förutsättningar för elcyklarna är det viktigt att Stockholms stad och andra aktörer på marknaden ser till att tillhandahålla den infrastruktur som krävs för att möjliggöra detta. Det kan dels handla om att i en snabbare takt bygga ut och bredda befintliga cykelbanor enligt stadens riktlinjer och dels om att tillgodose behovet av laddmöjligheter för elcyklarna.

Staden bör därför investera i laddmöjligheter för elcyklar i de parkeringsanläggningar staden förfogar över, såväl i nischade cykelparkeringsgarage som i vanliga garage där cykelparkering erbjuds.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Motion (2015:82) av Bo Arkelsten om laddstolpar för elcyklar anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 23 november 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Markus Nordström och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Bo Arkelsten (M) föreslår i en motion att kommunfullmäktige ger trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB i uppdrag att bygga laddstationer för elcyklar på lämpliga platser i Stockholm. Ett ökat antal laddstationer förväntas medföra en ökning av den miljövänliga cykeltrafiken. Laddstationerna föreslås inrättas i stadens anläggningar.

Bakgrunden till förslaget är att antalet elcyklar blir allt fler, men att det endast finns ett fåtal laddstationer för elcyklar i Stockholm. Ett ökat antal laddstationer förväntas medföra en ökning av den miljövänliga cykeltrafiken. Laddstationerna föreslås inrättas i stadens anläggningar.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stasledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Cykelfrämjandet.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur vidareremitterat remissen till Stockholm Stads Parkerings AB. Cykelfrämjandet har ej besvarat remissen.

### Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslag som kan medföra en ökning av cykeltrafiken, eftersom det bidrar till att målen om minskade utsläpp av växthusgaser och bättre framkomlighet på vägnätet kan uppnås. Dock är det alltid nödvändigt med en avvägning av nyttan mot kostnaderna.

Stadsledningskontoret bedömer att behovet av att ladda elcyklar på dagtid är begränsat, då elcyklarna drar förhållandevis lite el. I normalfallet är batterierna löstagbara och laddas nattetid i ägarens bostad med vanligt jordat uttag. Med hänsyn tagen även till stöldrisken är det sannolikt inte ekonomiskt försvarbart att anlägga laddstationer utomhus för publik laddning. Däremot kan det för staden vara aktuellt att överväga att tillskapa laddmöjligheter inomhus, företrädesvis i anslutning till parkering av cyklar.

Stockholm Parkering AB erbjuder särskilda platser med laddningsmöjlighet för

elbil. Motsvarande tjänst för elcykel skulle kunna utvecklas. I ägardirektiven anges att bolaget ska skapa fler cykelparkeringsplatser i anslutning till garagen och att cykelparkeringsrätt ska utvecklas och prövas. Bolaget kan som ett komplement till pågående uppdrag utveckla tjänsten laddningsmöjlighet för elcykel.

Med målet att öka cykelanvändandet satsar staden på infrastruktur för cykel i bred mening, inte minst genom trafiknämndens insatser. Bland de åtgärder som nämnden har att genomföra, enligt budget 2016, är att utreda förutsättningarna för att anlägga cykelgarage i kollektivtrafiknära lägen. Arbetet pågår och i detta arbete kan nämnden också se över möjligheterna till laddning av elcyklar i sådana garage.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att motionen anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 maj 2016 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen instämmer i att Stockholm bör satsa på cykelinfrastruktur i bred mening. Stockholm ska bli en ledande cykelstad och Stockholms stad satsar därför rejält på att göra det enklare och säkrare att cykla. Som motionären själv påpekar genomförs omfattande investeringar i cykelvägnätet för att göra det lättare att cykelpendla och för att fler ska välja att ta cykeln. Dessutom genomförs andra åtgärder för att underlätta för cyklister, t ex har trafikkontoret i uppdrag att arbeta för framkomlighet på stadens cykelbanor när de blockeras av felparkerade bilar eller andra hinder. Detta sker bland annat genom parkeringsövervakning med mc-patruller längs cykelpendlingsstråk. Vidare ska trafikkontoret ta stor hänsyn till behovet av trygga cykelparkeringar i planeringen av nya områden, och fortsätta att utreda förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafiknära lägen.

### **Behovet av laddning för elcyklar i förhållande till elbilar**

Trafikkontoret och miljöförvaltningen samarbetar i ett pågående uppdrag från stadens budget för 2016. Uppdraget gäller ett arbete med att etablera fler laddmöjligheter för elbilar i gatumiljö och bland annat utreda förutsättningarna för att skapa särskilda laddgator för normalladdning. Laddning i gatumiljö är ett sätt att skynda på övergången av fordonsflottan till fossilfri drift genom att underlätta övergången till fler elbilar.

När det gäller elcyklar har dessa ofta löstagbara batterier som ägaren enkelt tar med sig in och laddar med vanligt jordat uttag. Räckvidden för batteriet på en elcykel är ca fem mil. Att cykla elcykel fungerar som en vanlig cykel, med skillnaden att

användaren kan slå på elassistent och välja om den vill ha mycket eller lite hjälp från elmotorn. Om batteriet tar slut och det inte finns tillgång till ett vanligt jordat uttag går det att ta sig fram enbart för egen maskin. Beroende på cykelmodell är det förvisso ofta lite tyngre att cykla elcykel utan batterihjälp jämfört med vanlig cykel.

Behovet av laddmöjligheter i gatumiljö är därför enligt miljöförvaltningen mindre för elcyklar än för elbilar. Eftersom elcyklar har en relativt lång räckvidd bedöms behovet av att ladda under dagen inte uppkomma i särskilt stor utsträckning. Det räcker i allmänhet med att ladda cykeln under natten, förslagsvis genom att ta in batteriet och ladda i bostaden, eller ladda i exempelvis ett cykelförråd.

En annan aspekt som bör kunna bidra till lägre efterfrågan på laddstolpar är stöldrisken. Elcyklar är förhållandevis dyra cyklar och det är tveksamt hur många som faktiskt vill lämna sin elcykel på laddning under natten utomhus i Stockholm. Ett sätt att minska stöldrisken är just att ta med sig batteriet och inte lämna det kvar med cykeln, eftersom en elcykel utan batteri inte är lika attraktiv att stjäla.

En annan typ av eldrivna tvåhjulingar är elmopeder. När det gäller elmopeder har dessa inte löstagbara batterier. Elmopeder har en räckvidd på minst 5 mil. De flesta användare kör inte gärna längre än 5 mil/dag. Laddning sker helst under natten, vanligtvis på elmopedens ordinarie parkeringsställe. På grund av stöldrisken parkeras elmopeder gärna inomhus i cykelförråd under natten. För denna typ av fordon är det bra med laddning i cykelförråd. Laddning i cykelförråd/cykelgarage underlättar även på elcyklar.

#### Kostnader och marknad

Att sätta upp publik laddning för elcyklar utomhus kan enligt miljöförvaltningens bedömning kosta upp till ca 40 000 kr per stolpe (en stolpe bör kunna förse ett par, tre elcyklar samtidigt med el) och då inbegripa elservice, ledningsdragning och utrustning. Billigare lösningar med laddningsuttag monterade på belysningsstolpar finns. Stockholms belysningsnät tänds och släcks genom att strömmen slås på och av. Vilket i detta fall blir ett problem om man vill ladda när belysningen är släckt. Någon exakt maxkostnad för laddutrustning till elcyklar har inte hittats.

Enligt Cykelfrämjandet kostar elen till en elcykel under 50 kr/år för den som cyklar ca 5 mil/vecka. Miljöförvaltningen gör bedömningen att det utifrån detta bör vara lågt intresse från marknadsaktörer att göra detta på egen bekostnad enligt det sätt som snabbladdare för bilar etablerats på stadens mark av Fortum och Vattenfall.

Ska staden sätta upp denna typ av laddutrustning behövs en tjänsteupphandling där en privattjänstör får i uppdrag att sätta upp och sköta laddutrustning, service, underhåll och betaltjänst. Detta är ett långt och komplicerat förfarande. Ett alternativ är att upphandlingen begränsas till själva utrustningen och monteringen av utrustningen men att en lämplig förvaltning får i uppgift att sköta drift, underhåll samt eventuell debitering.

#### Laddmöjligheter i garage och på tomtmark

I Norra Djurgårdsstaden ställer Stockholms stad krav på att laddning för eldrivna två-

och trehjulingar anordnas i anslutning till cykelparkeringar inomhus och på gårdar. Sådan installation av vanliga jordade uttag bedöms vara en enkel och inte särskilt dyr åtgärd som bör kunna utföras av bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägare i befintliga cykelrum. Att montera upp jordade uttag inomhus på en vägg är inte särskilt dyrt eller komplicerat (att gräva ner kabel och sätta upp uttag utomhus kan bli dyrare beroende på hur mycket man måste gräva mm). Motsvarande krav bör framöver generellt kunna ställas på bostadsfastigheter där staden är markägare.

Staden bör se till att cykelgarage som byggs framöver har elladdningsmöjligheter. Detta gäller exempelvis cykelgaraget på Odenplan och ev kommande på Södra Station. Stockholm Parkering, Svenska Bostäder, Stockholmshem och Familjebostäder bör uppmanas att installera laddmöjligheter i cykelförråd/cykelgarage.

Stockholm Parkering har en plan för utbyggnad av cykelparkeringsmöjligheter i sina anläggningar och har för avsikt att hantera frågan om laddning av elcyklar på samma sätt som för el/hybridbilar. Det innebär att befintliga och nya kunder kontaktar bolaget med förfrågan om laddningsmöjlighet och Stockholm Parkering installerar laddning till den plats som kunden hyr.

#### *Miljöförvaltningens förslag*

Utifrån ovanstående anser miljöförvaltningen att exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret bör få i uppdrag att se till att cykelgarage som byggs framöver har elladdningsmöjligheter. Liksom i Norra Djurgårdsstaden bör alla nya bostadshus med cykelförråd förses med laddning. Staden kan ställa dessa krav i samband med markupplåtelse när staden är markägare.

Stockholm Parkering, Svenska Bostäder, Stockholmshem och Familjebostäder bör få i uppdrag att installera laddmöjligheter i cykelförråd/cykelgarage i sina fastigheter.

Miljöförvaltningen anser däremot utifrån det ovan anförda inte att Stockholms stad bör installera laddstolpar för elcyklar i gatumiljö.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2016 att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Peter Jönsson m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från Peter Jönsson m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.



Trafikkontoret instämmer i att Stockholm bör satsa på cykelinfrastruktur i bred mening. Stockholm ska bli en ledande cykelstad och Stockholms stad satsar därför rejält på att göra det enklare och säkrare att cykla. Som även påpekas i motionen genomförs omfattande investeringar i cykelvägnätet för att göra det lättare att cykelpendla och för att fler ska välja att ta cykeln. Dessutom genomförs andra åtgärder för att underlätta för cyklister. Till exempel har trafikkontoret i uppdrag att arbeta för framkomlighet på stadens cykelbanor när de blockeras av felparkerade bilar eller andra hinder. Detta sker bland annat genom parkeringsövervakning med mc-patruller längs cykelpendlingsstråk. Vidare ska kontoret ta stor hänsyn till behovet av trygga cykelparkeringar i planeringen av nya områden och fortsätta att utreda förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafiknära lägen. Trafikkontoret följer utvecklingen av elcykelanvändningen med stort intresse.

### **Behovet av laddning för elcyklar i förhållande till elbilar**

Inom kontoret pågår utifrån uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2016 ett arbete med att etablera fler laddmöjligheter för elbilar i gatumiljö och bland annat utreda förutsättningarna för att skapa särskilda laddgator för normalladdning. Laddning i gatumiljö är ett sätt att skynda på övergången till fossilfri drift genom att underlätta etableringen av elbilar.

När det gäller elcyklar har dessa ofta löstagbara batterier som ägaren enkelt tar med sig in och laddar med vanligt jordat uttag. Räckvidden för batteriet på en elcykel är ca fem mil. Att cykla elcykel fungerar som en vanlig cykel, med skillnaden att cyklisten kan slå på elassistans och välja om denne vill ha mycket eller lite hjälp från elmotorn. Om batteriet tar slut och cyklisten inte har tillgång till ett vanligt jordat uttag går det att ta sig fram enbart för egen maskin. Beroende på cykelmodell är det förvisso ofta lite tyngre att cykla elcykel utan batterihjälp jämfört med vanlig cykel.

Behovet av laddmöjligheter i gatumiljö är därför enligt trafikkontoret mindre för elcyklar än för elbilar. Eftersom elcyklar har en relativt lång räckvidd bedöms behovet av att ladda under dagen inte uppkomma i så stor utsträckning. Det bör i allmänhet räcka med att ladda cykeln under natten, förslagsvis genom att ta in batteriet och ladda i bostaden, eller ladda i exempelvis ett cykelförråd.

Trafikkontoret instämmer i att Stockholm bör satsa på cykelinfrastruktur i bred mening. Stockholm ska bli en ledande cykelstad och Stockholms stad satsar därför rejält på att göra det enklare och säkrare att cykla. Som även påpekas i motionen genomförs omfattande investeringar i cykelvägnätet för att göra det lättare att cykelpendla och för att fler ska välja att ta cykeln. Dessutom genomförs andra åtgärder för att underlätta för cyklister. Till exempel har trafikkontoret i uppdrag att arbeta för framkomlighet på stadens cykelbanor när de blockeras av felparkerade bilar eller andra hinder. Detta sker bland annat genom parkeringsövervakning med mc-patruller längs cykelpendlingsstråk. Vidare ska kontoret ta stor hänsyn till behovet av trygga cykelparkeringar i planeringen av nya områden och fortsätta att utreda förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafiknära lägen. Trafikkontoret följer

utvecklingen av elcykelanvändningen med stort intresse.

### **Behovet av laddning för elcyklar i förhållande till elbilar**

Inom kontoret pågår utifrån uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2016 ett arbete med att etablera fler laddmöjligheter för elbilar i gatumiljö och bland annat utreda förutsättningarna för att skapa särskilda laddgator för normalladdning. Laddning i gatumiljö är ett sätt att skynda på övergången till fossilfri drift genom att underlätta etableringen av elbilar.

När det gäller elcyklar har dessa ofta löstagbara batterier som ägaren enkelt tar med sig in och laddar med vanligt jordat uttag. Räckvidden för batteriet på en elcykel är ca fem mil. Att cykla elcykel fungerar som en vanlig cykel, med skillnaden att cyklisten kan slå på elassistans och välja om denne vill ha mycket eller lite hjälp från elmotorn. Om batteriet tar slut och cyklisten inte har tillgång till ett vanligt jordat uttag går det att ta sig fram enbart för egen maskin. Beroende på cykelmodell är det förvisso ofta lite tyngre att cykla elcykel utan batterihjälp jämfört med vanlig cykel.

Behovet av laddmöjligheter i gatumiljö är därför enligt trafikkontoret mindre för elcyklar än för elbilar. Eftersom elcyklar har en relativt lång räckvidd bedöms behovet av att ladda under dagen inte uppkomma i så stor utsträckning. Det bör i allmänhet räcka med att ladda cykeln under natten, förslagsvis genom att ta in batteriet och ladda i bostaden, eller ladda i exempelvis ett cykelförråd.

En annan aspekt som bör kunna bidra till lägre efterfrågan på laddstolpar är stöldriskan. Elcyklar är förhållandevis dyra cyklar och det är tveksamt hur många som faktiskt vill lämna sin elcykel på laddning under natten utomhus i Stockholm.

#### **Kostnader och marknad**

Att sätta upp publik laddning för elcyklar utomhus kan enligt kontorets erfarenhet kosta upp till 40 000 kr per laddstation och då inbegripa elservice, ledningsdragnings och utrustning. Enligt Cykelfrämjandet kostar elen till en elcykel under 50 kr/år för den som cyklar ca 5 mil/vecka. Trafikkontoret gör utifrån detta bedömningen att intresset från marknadsaktörer att göra detta på egen bekostnad enligt det sätt som snabbbladdare för elbilar etablerats på stadens mark av Fortum och Vattenfall borde vara lågt.

Ska staden sätta upp denna typ av laddutrustning behövs en tjänsteupphandling där en privataktör får i uppdrag att sätta upp och sköta laddutrustning, service, underhåll och betaltjänst. Detta är ett relativt tidskrävande och kostsamt förfarande, och kontoret bedömer inte att det skulle stå i proportion till nyttan.

#### **Laddmöjligheter i garage och på tomtmark**

I Norra Djurgårdsstaden ställer Stockholms stad krav på att laddning för eldrivna två- och trehjulingar anordnas i anslutning till cykelparkeringar inomhus och på gårdar. Sådan installation av vanliga jordade uttag bedöms vara en enkel och inte särskilt dyr åtgärd som bör kunna utföras av bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägare även i befintliga cykelrum. Motsvarande krav bör framöver generellt kunna ställas på bostadsfastigheter där staden är markägare.

Staden bör se till att cykelgarage som byggs framöver har elladdningsmöjligheter. Detta gäller exempelvis cykelgaraget på Odenplan och ett framtida cykelgarage på

Centralen. Trafikkontoret kommer att se över möjligheten att installera elladdningsmöjligheter i Älvsjö resecentrum. Stockholm Parkering, Svenska Bostäder, Stockholmshem och Familjebostäder kan uppmanas att installera laddmöjligheter i cykelförråd/cykelgarage.

Stockholm Parkering har en plan för utbyggnad av cykelparkeringsmöjligheter i sina anläggningar och har för avsikt att hantera frågan om laddning av elcyklar på samma sätt som för el/hybridbilar. Det innebär att befintliga och nya kunder kontaktar bolaget med förfrågan om laddningsmöjlighet och Stockholm Parkering installerar laddning till den plats som kunden hyr. En annan aspekt som bör kunna bidra till lägre efterfrågan på laddstolpar är stöldrisken. Elcyklar är förhållandevis dyra cyklar och det är tveksamt hur många som faktiskt vill lämna sin elcykel på laddning under natten utomhus i Stockholm.

**Kostnader och marknad**

Att sätta upp publik laddning för elcyklar utomhus kan enligt kontorets erfarenhet kosta upp till 40 000 kr per laddstation och då inbegripa elservice, ledningsdragning och utrustning. Enligt Cykelfrämjandet kostar elen till en elcykel under 50 kr/år för den som cyklar ca 5 mil/vecka. Trafikkontoret gör utifrån detta bedömningen att intresset från marknadsaktörer att göra detta på egen bekostnad enligt det sätt som snabbaddare för elbilar etablerats på stadens mark av Fortum och Vattenfall borde vara lågt.

Ska staden sätta upp denna typ av laddutrustning behövs en tjänsteupphandling där en privataktör får i uppdrag att sätta upp och sköta laddutrustning, service, underhåll och betaltjänst. Detta är ett relativt tidskrävande och kostsamt förfarande, och kontoret bedömer inte att det skulle stå i proportion till nyttan.

#### **Laddmöjligheter i garage och på tomtmark**

I Norra Djurgårdsstaden ställer Stockholms stad krav på att laddning för eldrivna två- och trehjulingar anordnas i anslutning till cykelparkeringar inomhus och på gårdar. Sådan installation av vanliga jordade uttag bedöms vara en enkel och inte särskilt dyr åtgärd som bör kunna utföras av bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägare även i befintliga cykelrum. Motsvarande krav bör framöver generellt kunna ställas på bostadsfastigheter där staden är markägare.

Staden bör se till att cykelgarage som byggs framöver har elladdningsmöjligheter. Detta gäller exempelvis cykelgaraget på Odenplan och ett framtida cykelgarage på Centralen. Trafikkontoret kommer att se över möjligheten att installera elladdningsmöjligheter i Älvsjö resecentrum. Stockholm Parkering, Svenska Bostäder, Stockholmshem och Familjebostäder kan uppmanas att installera laddmöjligheter i cykelförråd/cykelgarage.

Stockholm Parkering har en plan för utbyggnad av cykelparkeringsmöjligheter i sina anläggningar och har för avsikt att hantera frågan om laddning av elcyklar på samma sätt som för el/hybridbilar. Det innebär att befintliga och nya kunder kontaktar bolaget med förfrågan om laddningsmöjlighet och Stockholm Parkering installerar laddning till den plats som kunden hyr.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholm Stadshus AB:s** yttrande daterat den 23 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

#### ***Stockholms Parkering AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Bolaget bedriver ett aktivt arbete för att främja cykelparkering med större tjänstinnehåll, för att öka medborgarnas betalningsvilja till cykelparkering.

Bolagets iakttagelse är att elcyklarna som finns på marknaden idag, ofta säljs med löstagbara batterier som cyklisten tar med sig för att ladda i hemmet eller på arbetsplatsen. De löstagbara batterierna minskar troligtvis risken för stöld.

Bolaget anser därför att trafikkontoret bör utreda hur stöld av de laddningsbara batterierna kan förebyggas, innan laddningsmöjligheter på offentliga cykelplatser byggs.

Stockholm Parkering har enligt gällande ägardirektiv utarbetat en plan för utbyggnad av cykelparkeringsmöjligheter både på tomtmark och i bolagets anläggningar. Bolagets avsikt är att hantera frågan om laddning av elcyklar på samma sätt som för el och hybridbilar, det vill säga genom att befintliga och nya kunder kontaktar bolagets kundtjänst med en förfrågan om laddningsmöjlighet. Bolaget installerar därefter laddning till den plats som kunden hyr.

Bolaget anser att med nuvarande ägardirektiv om att bygga cykelparkeringsmöjligheter kombinerat med direktiv om laddinfrastruktur, troligen täcker in motionärens intentioner om möjlighet till laddning av elcyklar i Stockholm Parkerings anläggningar.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Peter Jönsson m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande.

Peter Jönsson m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anför följande:

Elcyklar är på frammarsch i Stockholm s stad, vilket är positivt. Elcykeln är ett kapacitetsstarkt trafikslag som fungerar som ett komplement till den vanliga cykeln och således kan bidra till att cyklandet ökar ytterligare. Mot bakgrund av att samtliga partier är eniga om att detta är ett prioriterat mål för att öka framkomligheten i staden så bör det också finnas en samstämmighet om vikten av att underlätta för elcyklarnas framkomlighet.

För att skapa bra förutsättningar för elcyklarna är det viktigt att Stockholms stad och andra aktörer på marknaden ser till att tillhandahålla den infrastruktur som krävs för att möjliggöra detta. Det kan dels handla om att i en snabbare takt bygga ut och bredda befintliga cykelbanor enligt stadens riktlinjer och dels om att tillgodose behovet av laddmöjligheter för elcyklarna.

Staden bör därför investera i laddmöjligheter för elcyklar i våra parkeringsanläggningar, såväl i nischade cykelparkeringsgarage som i vanliga garage där cykelparkeringar erbjuds